

## **Argumente teils skurril (NN, 9.5.2018)**

**Betrifft: Artikel „Die Aurachtal ist als S-Bahn nicht wiederzubeleben“, NN vom 5. Mai.**

Jahrelang konnten die Herzogenauracher die Dauer-Botschaft lesen: Die Aurachtalbahn kommt definitiv nicht, weil leider die Nutzerzahlen nicht reichen für eine Förderung - eine Feststellung, die sich bei genauem Hinsehen als nicht belegbar erwiesen hat. Ein CSU-Antrag im Stadtrat soll am 17. Mai nun endlich eine erste ernsthafte Prüfung auf den Weg bringen.

Zum bisherigen k. o.-Argument nun kein Wort mehr. Dafür schwingt der Zweckverband jetzt die nächste k.o.-Keule „S-Bahn nicht machbar“.

Man reibt sich die Augen. Zunächst einmal verwundert, dass der Zweckverband sich zu einem Thema äußert, das laut Satzung nicht zu seinen Aufgaben gehört. Diese betreffen ausschließlich eine Umland-Straßenbahn, und kein S-Bahn-Projekt. Man fragt sich, ob seine Wertung „geht nicht“ eine rein persönliche Ansicht ist - dann sollte man es auch so sagen -, oder eine fachlich fundierte, belegte Aussage ist, dann wäre allerdings zu fragen, wie Geldausgaben des Zweckverbandes für entsprechende Gutachten begründbar sind.

Letzteres kann man wohl ausschließen. Die technische Aussage ist einfach nicht nachvollziehbar, dass die Aurachtalbahn nicht anschließbar an das S-Bahn-Netz sei, gipfelnd mit der skurrilen Aussage, ICE müssten angehalten werden, wenn die Aurachtalbahn in Bruck einläuft.

Zu einer realistischen Einschätzung, was technisch mit aktueller Leit- und Schienentechnik möglich ist, lohnt ein Blick auf Münchener S-Bahn-Realität. Auf der Stammstrecke, einem zentralen Abschnitt von zirka zehn Kilometern, verkehren

- zehn S-Bahn-Linien, zum Teil
- im Zehn-Minuten-Takt, das heißt täglich 970 S-Bahn-Züge,
- Zug-Abstand zum Teil 50 Sekunden,
- mit Höchstgeschwindigkeit bis 80 km/h
- in Kombination von Mittel- und Außenbahnsteigen
- über 32 Weichen, in Konkurrenz zu allen anderen Schienensystemen.

Die Wertungen, eine Einfädung in Bruck geht einfach nicht“ und „zusätzlich zum kompletten Neubau der Gleisanlage“ lassen eine erstaunliche Maßstab-Divergenz erkennen zu den StUB-Planungen (die bei einiger Skepsis ja prinzipiell nicht infrage gestellt werden sollen).

Hier geht alles, wo immer heikel mit Fachgutachten (zu unbekanntem Kosten), z.B.

- Unterquerung des Erlanger Bahnhofs (Erinnerung an Stuttgart 21)
- gewaltige Rampen zur Überquerung der A3
- weitere Großbauten für Kanal und Regnitz
- neue Talquerungen
- unfallträchtiges Hineinpressen von Schienen in enge Straßen mit „Verschlingungstechnik“ von Gleisen.

Aktuelle Kostenschätzungen vom Erlanger Planungsreferenten stehen bereits bei 500 Millionen Euro. Wie hoch die Aurachtalbahn-Kosten ausfallen, sollten Experten feststellen. Bekannte grobe Schätzungen (20 bis 30 Millionen) lassen vergleichsweise große Spielräume erkennen (auch für ltir gegebenenfalls sinnvolle Lösungen in Bruck).

Alles zusätzlich den überragenden Argumenten: schneller, direkter, früher realisierbar, kein Flächenverbrauch, hohe Nutzerzahlen.

Ulrich Bogen  
Herzogenaurach